

公開実用 昭和 58—, 85507

⑨ 日本国特許庁 (JP)

① 実用新案出願公開

⑫ 公開実用新案公報 (U)

昭58—85507

⑤ Int. Cl.³
B 60 C 11/06

識別記号

庁内整理番号
6948—3D

③ 公開 昭和58年(1983)6月10日

審査請求 未請求

(全 頁)

④ タイヤのトレッドパターン

横浜市鶴見区大黒町6番地の1
日産自動車株式会社鶴見地区内

⑧ 実 願 昭56—182419
⑧ 出 願 昭56(1981)12月8日
⑧ 考 案 者 鐘築誠

① 出 願 人 日産自動車株式会社
横浜市神奈川区宝町2番地
④ 代 理 人 弁理士 志賀富士弥



明 細 書

1. 考案の名称

タイヤのトレッドパターン

2. 実用新案登録請求の範囲

(1) 接地面となるトレッド部のタイヤ幅方向に沿って、接地面圧が小さい部位から大きい部位に至るに従いそのトレッドパターンエレメントの剛性および溝深さが次第に大きくなるように構成したことを特徴とするタイヤのトレッドパターン。

3. 考案の詳細な説明

この考案は車両用のタイヤ、とりわけ接地面となるトレッドパターンの改良に関する。

周知のように、タイヤのトレッドパターンは基本的にはリブタイプ、ラグタイプならびにブロックタイプの三種類に分類されるが、実用上は路面



把持力あるいはウェット性能等を考慮して前記の基本形に種々の改変を施すのが通例であり、その一つとして例えば第1図および第2図に示すようなトレッドパターンがある。これは同図から明らかなように、ゴム質のトレッド1にタイヤ周方向に走る屈曲した複数の溝2を形成するとともに、リップ3にサイブと称される多数の切り込み4を形成してなるものである。

しかしながら、このような従来のタイヤにあつては、第1図および第2図から明らかなように、タイヤ幅方向におけるトレッドパターン各部（トレッドパターンエレメント）の剛性ならびに溝深さ h_1 の差がきわめて微小であることから、車両のアライメント特性によつては、接地面圧の高いシヨルダー部5（車体外方側）寄りのみが早く摩耗



していわゆる偏摩耗を生ずる結果となる。

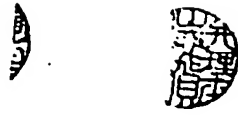
この考案は以上のような点に鑑み、前記偏摩耗の発生を抑制することを主たる目的としてなされたもので、この目的のため本考案においては、車両のアライメント特性によつて生ずるタイヤ接地面圧差に応じてタイヤ幅方向におけるトレッドパターンの剛性ならびに溝深さを変化させてなるものである。

次にこの考案の一実施例を図面に基づいて詳細に説明すると、第 3 図および第 4 図はいわゆるブロックタイプのトレッドパターンにて例示しており、トレッド 10 の接地面全体にわたつて形成されたブロック状のトレッドパターンエレメント 11 はそれぞれに矩形状をなしており、これらのトレッドパターンエレメント 11 は車体外側寄りの（第 3



図および第 4 図においては左端) ショルダー部 12a に近くなるにしたがつてその形状が次第に大きくなるように設定されている。つまり、路面接地圧が比較的大きいショルダー部 12a 寄りのトレッドパターンエレメント 11 の形状を可及的に大きく、また路面接地圧が前記ショルダー部 12a より小さい他のショルダー部 12b 寄りのトレッドパターンエレメント 11 の形状を可及的に小さく設定することにより、ショルダー部 12a に近くなるにしたがつてそのトレッドパターンエレメント 11 の剛性が次第に大きくなるように構成されている。

そしてまた、前記トレッドパターンエレメント 11 同士の間隙を縫うようにしてタイヤ周方向に直線状に走る複数の溝 13 については、前述したトレッドの偏摩耗に対処するべくショルダー部 12a に



近い溝ほどその溝深さ ϕ が次第に大きくなるように予め形成されている。もちろん、タイヤ幅方向に走る溝 ϕ についても同様にしてショルダー部 ϕ に近くなるにしたがつてその溝幅および溝深さが大きくなるように形成されている。

したがって以上の構成によれば、車両のアライメント特性等によつて生ずるタイヤの接地面圧差に応じてトレッドパターンの剛性および溝深さが対応しており、接地面圧が大きい部位ほど前記トレッドパターンの剛性および溝深さが大きくなるように予め形成されているため、接地面圧差によるタイヤの偏摩耗の発生を抑制できるほか、トレッド部の剛性差によりコニシテイ（タイヤの横力成分の一つ）を一定方向に作用させることもできるため、例えば前記タイヤを車両の後輪に使用し



た場合に、そのコニシテイを内側に向けることにより、後輪の等価コーナリングパワーを向上させることができる効果がある。

4 図面の簡単な説明

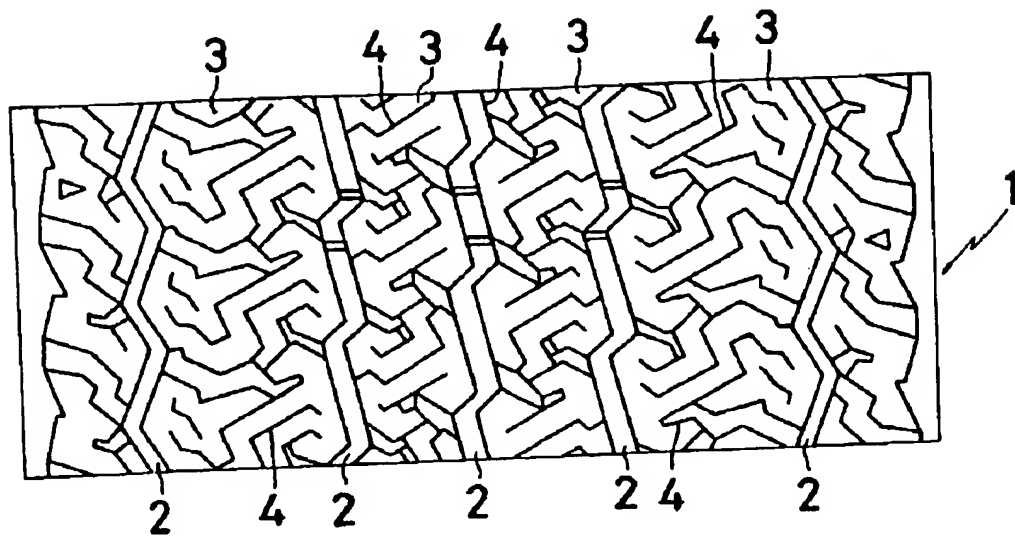
第 1 図は従来の車両用タイヤにおけるトレッドパターンの一例を示す部分説明図，第 2 図は第 1 図の水平断面に対応するトレッド部の断面図，第 8 図はこの考案におけるトレッドパターンの一例を示す部分説明図，第 4 図は第 8 図の水平断面に対応するトレッド部の断面図である。

10…トレッド、11…トレッドパターンエレメント、12a、12b…ショルダー部、13、14…溝。

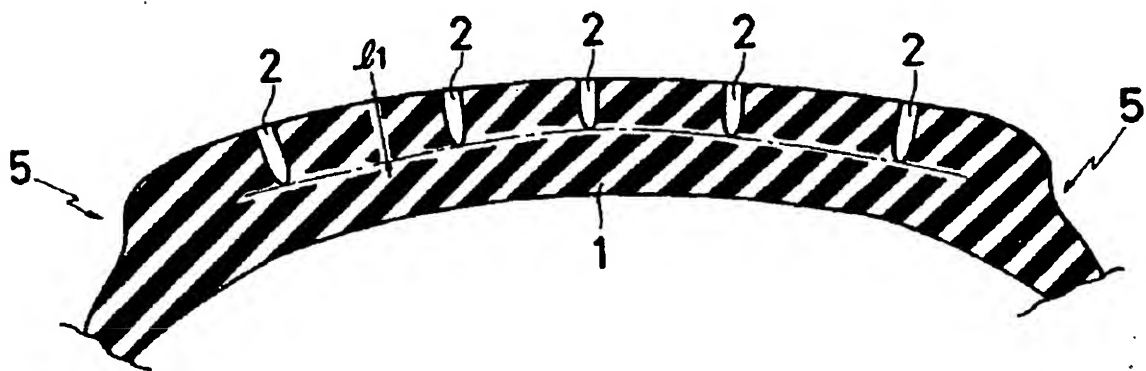
代理人 志 賀 富 士 弥



第 1 図



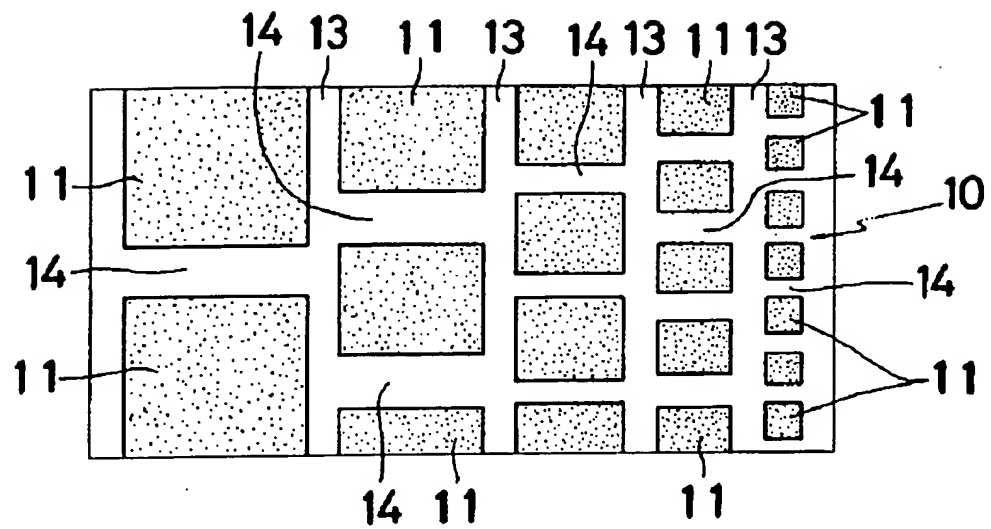
第 2 図



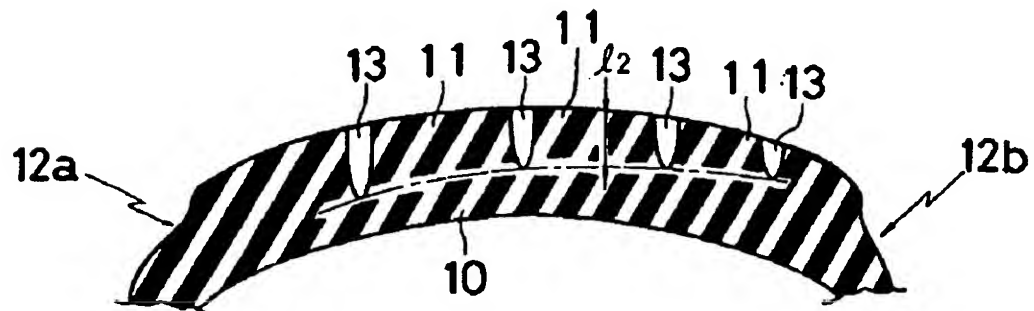
6.5. 実用 58-85507

代理人弁理士 志賀富士弥

第 3 図



第 4 図



64 実開58-85507

代理人弁理士・志賀富士弥